

1.2.3.

WILDUNFÄLLE

Jährlich fallen fast eine Viertel-million Stück Schalenwild und unzählige andere Arten dem Verkehr auf Deutschlands Straßen zum Opfer. Lutz G. Wetzel geht der Frage nach, was der Jäger dagegen tun kann.

...Der Tod im Sekundentakt





Becken und Hinterläufe des Rehbocks sind zertrümmert. Schweiß, Losung und Fetzen der Decke auf dem Asphalt. Zehn Meter davor steht ein aufgemetzter VW mit schwerem Frontschaden. Kühlwasser tropft auf die Straße. „Das Scheißreh“, kreischt der junge Fahrer immer wieder. Der Bock will sich aufnehmen, versucht irgendwie auf die Vorderläufe zu kommen. Ich beende diese Vorstellung für alle Akteure schnell und nachhaltig. Hinter dem Auto sehe ich noch die Bremsspur. Sie ist etwa dreißig Meter lang. „Wie schnell?“, frage ich den Fahrer. Er zeigt hasserfüllt den Mittelfinger, dreht sich wortlos um und beschäftigt sich mit seinem Smartphone.

Alle paar Sekunden wird in Deutschland ein Stück Wild überfahren. Doch nur beim Schalenwild werden die Verkehrstoten gezählt. 230 000 waren es 2012. Hase, Fuchs oder Dachs nimmt die Statistik als Unfallopfer gar nicht erst zur Kenntnis.

Von ihnen bleibt meist nicht viel mehr als ein Fleck auf dem Asphalt. Wild im Straßenverkehr hat keine Lobby. Man kann es nicht als Keule gegen die Jagd benutzen, und Spendengelder kann man damit auch nicht einwerben. Deshalb bleiben wir Jäger mit diesem Problem allein. Wie viele traurige Stunden erlebt mancher Waidmann, der nachts seinem Wild den letzten Dienst erweist, die Reste von der Straße aufliebt und eingräbt oder verletztes Wild sucht und erlöst? Davon wird nur selten gesprochen. Es interessiert in der Öffentlichkeit niemanden.

Seit vielen Jahrzehnten führen die Jäger einen einsamen Kampf gegen den Verkehrstod des Wildes. „Mordende Straße“ hieß der Fachbegriff schon 1946 in Richard Blases Standardwerk „Die Jägerprüfung“. Heute heißt der Terminus „Wildunfall“. Ein Schreckenswort, denn nach Erhebungen des ADAC haben die deut-

schen Autofahrer vor nichts mehr Angst, als davor, dass plötzlich ein Tier auf der Fahrbahn auftaucht. Im Jahr 2011 betrug der durch Wildunfälle entstandene Sachschaden erstmals mehr als eine halbe Milliarde Euro. 40 Tote, 3 000 Verletzte stehen in der Statistik. Die Versicherer verkünden diese Zahlen und gehen schulterzuckend zur Tagesordnung über: „Keine Maßnahme reduziert Wildunfälle wirksam und nachhaltig“, teilt die Unfallforschung der Versicherer mit. Aufgrund dessen beteiligen sich die Konzerne auch nicht oder sehr minimal an Forschungen zum Thema Wildunfallverhütung.

Gibt es tatsächlich keine wirksamen Maßnahmen gegen das massenhafte Wildsterben auf unseren Straßen? Wer selbst viele Jahre lang Flatterbänder, Fahrradreflektoren und CDs aufgehängt, Bäume mit Alufolie umwickelt und Zaunpfähle verstärkert hat, wird sich diese Frage oft gestellt haben. Es muss doch eine Lösung geben. Aber die Wildunfallzahlen steigen immer weiter. Was unternehmen die Jäger gegen die blutige Pest der Landstraße – und welche Maßnahmen sind wirklich erfolgreich? Seit Jahren gibt es einen Boom an optischen und sogar akustischen Reflektoren, die an Leitpfosten montiert Wildunfälle reduzieren sollen. Andere Reviereinhaber schwören auf Verwittern. Was hilft wirklich, um das Wild zu schützen?

Schon seit den frühen 70er-Jahren werden Wildwarnreflektoren eingesetzt, vor allem in den USA gegen Unfälle mit Weißwedelhirschen, aber auch in Australien gegen Kollisionen mit Kängurus. Die aktuellen blauen, halbkreisförmigen Versionen bauen am Straßenrand beim Herannahen eines Fahrzeugs einen „Lichtzaun“ mit blauem oder weißem Licht auf. Scheinwerferlicht wird von den Reflektoren im 90-Grad-Winkel rechts und links in den Straßenrand gestreut. Das Wild ist verunsichert und verhofft. Erst wenn das Fahrzeug die Gefahrenstelle passiert hat, wechselt es über die Straße. „Von den

Tausendfach im Jahr erlösen und bergen Jäger verunfalltes Wild. Nur selten findet dieser Aufwand öffentliche Anerkennung.





Foto: Lutz C. Wegel

Von der Suhle auf die Straße:
Vor allem Schwarzwild spricht kaum
auf Wildwarnreflektoren an.



Foto: Martine Bantouch

Heiner Schild nutzt in seinem Revier zahlreiche Mittel, um Unfälle zu vermeiden – vom Verstärkern der Straßenränder mit Hukinol, blauen Wildwarnreflektoren an den Leitpfosten bis hin zu Warntafeln für die Fahrer.



Streckenabschnitten mit Reflektoren bekommen wir deutliche Rückgänge mit Wildunfällen gemeldet“, so Jägerschaftsvorsitzender Hans-Jürgen Hamann aus dem niedersächsischen Syke. Auf 47 Kilometern Länge wurden dort die blauen Reflektoren angebracht. Hamanns Erfahrungen bestätigen Jäger aus vielen deutschen Revieren. Manchmal treten allerdings auch ungewöhnliche Schwierigkeiten auf. Joachim Neymeyer aus Staufien: „Wir haben mit viel Einsatz die blauen Reflektoren angebracht – im Winter werden die Streckenpfosten von den Schneepflügen immer wieder abrasiert und entsorgt. Nach dem zweiten Winter resigniert man angesichts dieser Gleichgültigkeit der Straßenwärter.“

Die Kosten und die zeitintensive Pflege der Einrichtungen zur Wildunfallverhütung sind für viele Revierinhaber eine Belastung. Trotzdem versuchen immer mehr Jäger mit unterschiedlichen, aufwendigen Mitteln, die Fallwildzahlen zu verringern. Duftzäune verstärken die Wechsel, optische und akustisch wirkende Warnreflektoren werden angeschraubt, mit auffällig gefärbten Dreibeinen die Autofahrer

an Unfallschwerpunkten ausgebrems. In der Jägerschaft Stade an der Elbe hat man 2011 alle diese Maßnahmen angewandt. „Wir hatten innerhalb eines Jahres einen Rückgang an Fallwild von 949 auf 756“, berichtet Jägerschaftsvorsitzender Peter Heinsohn. „Aber ein Jahr später waren es schon wieder 78 Unfälle mehr.“ Seine Vermutungen: „Das Wild gewöhnt sich an die Reflektoren, und sie wirken auch nur nachts. Wo Duftzäune angebracht sind, sucht sich das Wild neue Wege.“ Der Effekt, mit dem orangefarbenen Dreibein auf die Autofahrer einzuwirken, hat sich nach seiner Ansicht auch abgenutzt. „Ein paar Monate lang ist das neu und auffällig, aber dann wird gerast wie immer.“

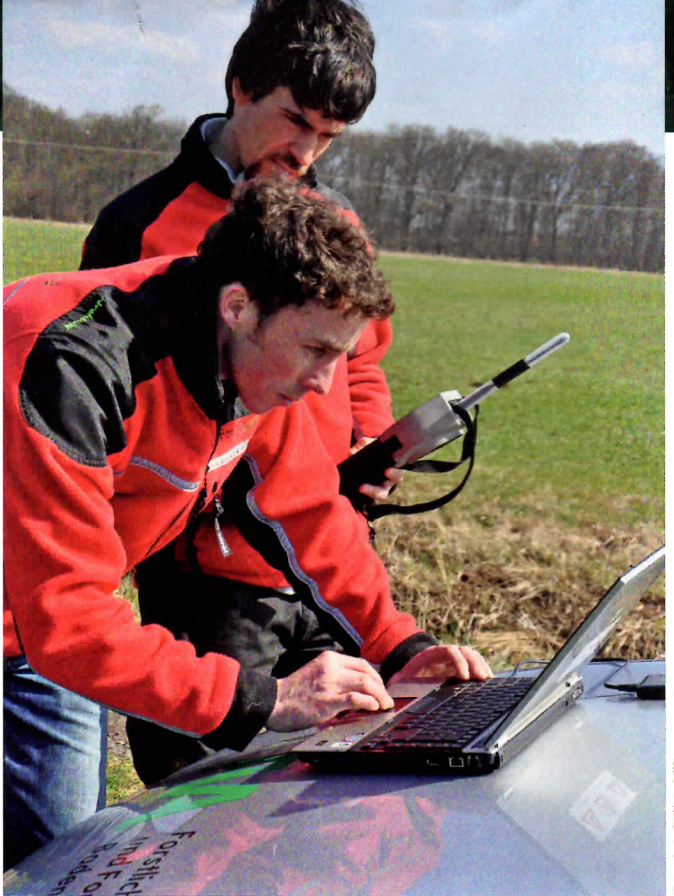
Auch Heiner Schild aus dem Revier Ihme nahe dem niedersächsischen Ronnenberg hat eine Problemstrecke mit hohen Fallwildzahlen. Mehr als 30 Stück Rehwild stehen manchmal bei ihm auf einer Saart nahe der Kreisstraße 221. „Ein Mittel allein genügt da nicht“, sagt er. Schild hat blaue Reflektoren angebracht, verstärktert die Straßenränder mit Hukinol und hat die knalligen Dreibeine aufge-

stellt. Zusätzlich wurde das Verkehrszeichen „Starker Wildwechsel“ montiert. „Wir hatten im ersten Jahr 50 Prozent weniger Wildunfälle“, erzählt er. „Insbesondere bei Rehen. Aber dann hat es gleich fünf Sauen bei einem Crash erwischt – das treibt die Zahlen nach oben.“ Seine Erfahrung: „Das Verstärkern wirkt – aber es wirkt nicht bei winterlichen Temperaturen. Und es gibt trotz hohen Einsatzes immer wieder Rückschläge. Doch für uns gilt: Es lohnt sich, in der Wildunfallverhütung ständig aktiv zu sein. Und wenn es nur ein paar Tiere rettet, dann hat es sich gelohnt.“ Ärgerlich für ihn: „Unser Nachbar ist der Staatsforst. Und die lehnen jegliche Beteiligung an den Maßnahmen ab.“

Michael Karbach aus Klosterkumbt bei Simmern im Hunsrück hat jedes Jahr etwa 20 Stück Wild von der Landesstraße 218 geholt. Ein kurzer Streckenabschnitt von etwa achthundert Metern ist die Problemzone mit sämtlichen Risikofaktoren: „Auf der einen Seite der Wald mit den Einständen, auf der anderen Straßenseite üppige Äsung. Viel Berufsverkehr, auch zur Dämmerungszeit. Das ist die klassische Todesfalle für das Wild“, sagt er. Inzwischen ist



Wie tickt Rehwild an Straßen? Um das zu erfahren, wurden einige Stücke gefangen und besendert.



Fotos: Lutz G. Wetzel (2)

Anschließend werteten Max Kröschel (v.) und Falko Brieger die Bewegungsmuster des Wildes im Versuchsgebiet aus.

es dort auch schon zu Unfällen mit Personenschaden gekommen. Die Polizei Simmern hat auf dem Abschnitt bei Tempomessungen regelmäßig Geschwindigkeiten von über 150 km/h festgestellt. 2012 wurden dann noch mehr Warnschilder montiert, blaue Reflektoren angeschraubt, die Straßenränder freigeschnitten.

Michael Karbach hat sogar im Forst eine Äsungsfläche angelegt, um das Wild vom Überqueren der Straße abzuhalten. Zum ersten Mal seit vielen Jahren hat er nun eine deutliche Entspannung verzeichnet: „Es hat einen signifikanten Rückgang an Wildunfällen gegeben“, berichtet er. „Ich weiß gar nicht, wann ich zum letzten Mal nachts von der Polizei angerufen wurde. Ich denke, die blauen Reflektoren sind dabei ein wichtiger Faktor.“

Fast eine Million dieser Reflektoren wurden in den vergangenen Jahren in der

Bundesrepublik ausgebracht. Euphorie zog durch das Land, als die ersten Erfahrungen ausgetauscht wurden und die Unfallzahlen deutlich sanken.

Über kaum ein jagdliches Thema wird immer noch so intensiv diskutiert wie über die Frage, wodurch Wildunfälle verhindert werden können. Verkündungen von Vorher-/Nachher-Zahlen beim Verwenden von Reflektoren schienen anzudeuten, dass erstmals ein wirksames Mittel gefunden sei. Aber wirklich verlässliche Ergebnisse gab es nicht. Diese soll nun eine wissenschaftliche Untersuchung der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg in Freiburg bringen.

Falko Brieger und Max Kröschel untersuchen dort im Rahmen einer Doktorarbeit den tatsächlichen Nutzen von Wildwarnre-

flektoren. Fünf Jahre dauert die 2009 begonnene Studie. Untersuchungsgebiet sind Reviere in der Oberen Rheinebene. Rehe werden gefangen und mit GPS-Technik besendert, jeweils zehn Rehe pro Unfallschwerpunkt. So kann das Verhalten des Wildes aufgrund der unterschiedlichen Einflussfaktoren, die im Wechsel der Jahreszeiten zur Querung einer Straße führen, untersucht werden. Zudem wird an kritischen Punkten das Wild nachts mit Thermalkameras beobachtet. Nach einem Jahr werden die Reflektoren anmontiert, und dann können Brieger und Kröschel anhand des veränderten Verhaltens vergleichen, ob es eine dauerhafte, messbare Wirksamkeit von Wildwarnreflektoren gibt. Eine solch gründliche Untersuchung hat es in diesem Bereich noch nicht gegeben.

Begonnen hatte der Versuch mit dem Rehbock „Bertram“ und dem Schmalreh „Charlotte“. Es zeigten sich völlig unterschiedliche Verhaltensweisen: „Bertram“ wechselte bis zu zwölf Mal täglich über die Straße, „Charlotte“ viel weniger. „Die Frequentierung der Straße ist vielfältiger, als wir gedacht haben“, sagt Max Kröschel.



„Die Fruchtfolge macht zum Beispiel sehr viel aus.“ Falko Brieger hat ein völlig unterschiedliches Querungsverhalten der Rehe festgestellt: „Für einige ist die Überquerung der Straße selbstverständlich, andere kreuzen sie nur bei Fluchten.“ Die Todesursache „Straße“ ist indes für viele Rehe normal: „Ob sie oft oder selten die Straße überqueren, sie werden überfahren. ‚Berttram‘ und ‚Charlotte‘ an derselben Stelle.“ Die wissenschaftliche Studie soll auch zeigen, ob es einen Gewöhnungseffekt bei Rehen gegenüber den Reflektoren gibt. Max Kröschel: „Ich will dem Abschluss unserer Arbeit nicht vorgreifen. Aber ob sich die Reflektoren als das Wundermittel erweisen – da bin ich skeptisch.“

Die folgenreichsten Wildunfälle werden vom Schwarzwild verursacht. Etwa der im Oktober 2011 auf der A 5, bei dem drei Menschen starben. Sauen lassen sich durch Reflektoren kaum beeinflussen. Über das Verhalten von Rot- und Damwild gegenüber Wildwarnreflektoren existieren keine gesicherten Aussagen, weil es keine flächendeckenden Populationen gibt und keine Reviertreue wie beim Rehwild. Etlliche Aussagen von Jägern lassen den Schluss zu, dass die Wirksamkeit ähnlich ist wie beim Rehwild. Eine entscheidende

Maßnahme kann jedoch übereinstimmend als die wirksamste bezeichnet werden: der Einfluss auf das Verhalten der Autofahrer. Eine deutliche Reduzierung des Tempos ist eine effektive Methode. Aber die Motoren werden immer stärker, die Leichtsinns fördernden Sicherheitssysteme für den Fahrer immer umfangreicher, und ein dynamischer Fahrstil gilt ohnehin als Accessoire des vermeintlich Erfolgreichen. Wie will man da Tempo 50 an Unfallschwerpunkten durchsetzen? Das Wild hat gegen die PS-Lobby keine Chance.

Ich habe mit vielen Jägern über Wildunfälle gesprochen. Es gab nur einen einzigen, für den das kein Thema war: Hubert Kapp von der Schweißhundestation Südschwarzwald. „Meine Methode zur Wildunfallverhütung hat dauerhaft einen Rückgang der Fallwildzahlen um 90 Prozent zur Folge“, sagt er. „Ich schieße im Rahmen des gesetzlich Zulässigen im Bereich von Unfallschwerpunkten jedes Stück Rehwild. Egal ob starke Ricke, Zukunftsbock oder guter Jährling. Es gibt ja immer wieder unter Jägern das Argument: „Dieses oder jenes Stück lasse ich laufen, vielleicht schafft es das Überleben im Straßenverkehr“. Aber irgendwann muss ich es doch von der Straße kratzen. Und für mich gilt: Eine Kugel ist humaner als der Kotflügel.“



Foto: Simon Obermeier



Oft das letzte Mittel: das Antragen des Fangschusses bei verunfalltem Wild



Bushnell®

TROPHY XLT

EXZELLENT E OPTIKEN BEI
ÜBERLEGENER HALTBARKEIT



TROPHY XLT
ZIELFERNROHR



TROPHY CAM
HD

Bushnell THE NEW
LAWS OF
PERFORMANCE